

Süveges László  
tanácsadó főmérnök  
Ganz Motor Kft.

## **Ganz gyártású járművek utasétkeztetést szolgáló megoldásai**

Mint ismeretes, bizonyos előzmények után a Ganz gyár a „szervezetszerű” vagonépítést 1880-ban kezdte meg. A fejlődés rendkívül gyors volt. A millennium évében elkészítésre került az udvari szerelvény, amelynek belső kialakítása iparművészeti remek volt. A gyár a teherkocsik mellett a legkülönbélebb személyszállító járművek előállításával foglalkozott, mígnem a múlt század harmincas éveinek második felében a dízel motorkocsi és motorvonat gyártás alapvető profillá vált. Ez a tendencia a II. világháborút követő években is folytatódott.

A több évtizedes fejlődési folyamat során a vállalat figyelmet fordított, hogy járművei megfeleljenek az utaskiszolgálás egyre növekvő követelményeinek.

Jelen cikk nem az utasellátás történetével foglalkozik, hanem néhány Ganz gyári megoldást szándékozik bemutatni. A Ganz járművek jelentős része külföldi megrendelésre készült. Ez azért fontos szempont, mert a rendeltetési helyszíntől függően az utaskiszolgálás követelményei is változtak, a helyszín általános kulturális, gazdasági színvonala, nem utolsósorban éghajlati, földrajzi adottságai alapján. Természetesen alapvető figyelembe veendő körülmény az utazóközönség szerkezete, gasztronómiai szokásai (étel, ital, desszert stb.). Az alkalmazott megoldásoknak a megfelelő kapacitású és lehetőség szerinti gyors és minőségi kiszolgálást kellett lehetővé tenni.

Jó néhány helyen a klasszikus értelemben vett hagyományos étkezőkocsi, míg máshol az inkább bár, illetve büfé rendszerű vagy esetleg vándorkosaras megoldások terjedtek el, de azok vegyes alkalmazása is előfordult.

Közbevetőleg itt kell megemlíteni, hogy egy önálló személyszállító kocsi, amely vasúti szerelvénybe sorolható, más követelmények szerint kerül kialakításra, mint egy zárt vonatszerelvény, amely a Ganz gyakorlatában általános volt. A zárt vonatszerelvények esetében a helykihasználás fontos követelménye lépett elő, hiszen a teljes utaslétszámhoz képest volt szükséges meghatározni az utaskiszolgálásra szolgáló részek területét és nem utolsósorban célszerű berendezését.

Az étkeztetési funkciók teljesítéséhez szükséges felszerelések (például hűtőgép, kávéfőzőgép, ivóvízhűtő berendezés, tűzhelyek, mosogató és hulladékgyűjtő rendszerek, értékvédelmet szolgáló biztonsági elemek, bemutató célzatú vitrinek, különféle eszköztároló elemek és utoljára említve a célszerű megvilágítást, egyáltalán az energiaellátást) biztosítása körültekintő munkát igényelt, hiszen a szóban forgó elemeknek a vasúti üzem speciális követelményeinek (például rázásállóság, rögzítés) meg kellett felelniük.

A gyár igyekezett olyan megoldásokat találni, amelyek nemcsak egy speciális esetben, hanem több szállítási relációban is felhasználhatók lehettek.

Az alábbiakban néhány példával vállalati megoldások kerülnek ismertetésre.

Az 1950-es évek elején az Egyiptomi Vasutak jelentősebb mennyiségű 140 km/h engedélyezett sebességű 1., és 2. osztályú személykocsit rendelt a magyar ipartól, amelyek legyártása a Győri Vagongyárban, illetve a Ganz Vagongyár közreműködésével történt (1. ábra). A kocsik a feljáró előtér mögötti kocsvégének egyik sarkában utaskísérő/kalauzfülke került kialakításra, amely egyben a közönség kiszolgálását is lehetővé tette.

A szállítások alapján az Egyiptomi Vasutak újabb igényt jelentett be, amely kontingensben néhány darab étkezőkocsi is szerepelt (2. ábra). A kocsi elrendezése lényegében a gyár által a harmincas évek legvégén a Nemzetközi Hálókocsi Társaság (CIWL) részére szállított étkezőkocsi elrendezésén alapult. A kocsitípus megvalósítására végül is nem került sor.

Érdekes példának tekinthető az 1962-ben a Csehszlovák Államvasutak (CSD) részére szállított négyrészes dízelvonat étkezőkocsijának kialakítása (3. ábra).

Az alaprajzon látható, hogy jól elkülöníthető a bár funkció a konyhai rész, illetve a tényleges éttermi szakasz (4. ábra).

Az éttermi rész rajzi elrendezése az 5. ábrán lehet látni, amelynek megvalósított kivitelét a 6. ábra mutatja, a bárrészeről készült felvételt pedig a 7. ábra tünteti fel.

A hosszútávú forgalomnak megfelelően a gyakorlati üzemben hangsúlyt kapott az éttermi rész és azt ezt kiszolgáló konyha.

A vonatszerelvény 1966. és 1974. között Budapest-Berlin útvonalon Hungária expresszként közlekedett, de információ szerint a CSD-nél Vindobona expressz néven Prága és Bécs között is közlekedett.

A téma továbbművelését jelentette, amikor a hatvanas évek közepén az Egyiptomi Vasutak részére a vállalat 20 db hatrészes, kifejezetten luxus kivitelű távolsági dízelvonatot szállított. Ez a vonat egyébként mind a mai napig a vállalat legszebb kivitelezésű járműve (8. ábra). A vonatok egyébként Kairó-Alexandria között kb. 200 km, míg Kairó-Asszuán között kb. 900 km úthosszon közlekedtek. Az előbbi úthosszon 2,5 óra, míg az utóbbin 14,5 óra menetidőt biztosítottak.

A bár és konyhai rész a távolsági forgalom igényeinek megfelelően nagyobb befogadó-, illetve teljesítőképességű (9. és 10. ábra). Az egyiptomi körülmények miatt a hűtőkapacitás is növelt mértékű. A konyhai felszerelést hat főzőlapos kétsütős gáztűzhely, villamos vízmelegítő, hideg-melegvízes mosogató, megfelelő munkaasztal, porcelán edények, evőeszközök elhelyezésére szolgáló polcok és szekrények alkották. Megemlítendő, hogy a hűtőszekrény még természetes jégüzemű volt. A helyi viszonyoknak megfelelően minden kocsi előtérében ivóvízhűtő

és az ahhoz tartozó falikút volt elhelyezve megfelelő poháradagolóval. Ilyen egység a bár utastér felé eső előterében is megtalálható volt.

Érdekessége a kialakításnak, hogy az étkeztetést elsősorban az utasterekben végezték (11. ábra), amely céljából a felszolgáláshoz két gumikerekű tálalókocsi állt a személyzet rendelkezésére (12. ábra).

Az utasterekben való kiszolgálást elősegítette, hogy betervezésre és biztosításra került az ülésekhez betűzhető asztalka. Az utazóközönség a személyzet részére a kartánban elhelyezett hívógomb segítségével adhatott jelet. Az ülések forgatható, illetve állítható háttámmal rendelkeztek (13. ábra), így az alapelrendezéstől eltérően az ülések szembefordítása is lehetségessé vált, amely megkönnyíthette az asztalka elhelyezését és mintegy lehetőséget adott „asztaltársaság” kialakítására.

A konkrétan kivitelezett bár részről a 14. ábra ad felvilágosítást.

Az Uruguayba 1976-77-ben szállított önálló motorkocsiból és 3 db pótkocsiból álló 15 db vonatszerelvényben (15. ábra) az utaskiszolgálást bár rendszerű kialakítás biztosította. A bár a vezetőállásos pótkocsi kapcsolt kocsvégén került elhelyezésre (16. ábra). A bár egy részletét a 17. ábra mutatja.

Megjegyzendő még, hogy a bemutatott elrendezéshez hasonló, legfeljebb csak az alkalmazott színekben eltérő kialakítást a vállalat más külföldi vasutak részére készített szerelvények esetében is alkalmazta. (Példaként említhetők a görög normál és keskeny, a brazil normál és keskeny vonatok.)

A vállalat történetének utolsó főtervi szinten megszületett szerkezeti kialakítása 1996-ban jött létre. Ebben az időszakban napirenden szerepelt a Budapest-Bécs Világkiállítás megrendezése, amely végül is az ismert körülmények között elmaradt. A MÁV-nál már üzembe helyezésre került a 3 db BVhmot típusjelű négyrészes InterCity villamos vonat.

A vállalatvezetés elképzelései szerint a BVhmot vonat mint alap, konstrukciós átalakításra került volna kétáramnemű kivitelre, és a szerelvény két végén alkalmazandó motorkocsin túl középre besorolásra került volna egy bisztróval felszerelt étkezőkocsi. A bisztrókocsit menetirány szerint elöl és hátul egy-egy 1. és 2. osztályú kocsi is kiegészítette volna, azaz a vonat hétrészükként volt elképzelve.

Ezen említett kocsi főtervei (18. ábra) úgy kerültek kialakításra, hogy az megvalósítás esetén önálló járműként, tehát mozdonyvontatású vonatszerelvénybe is besorolható lett volna. A megcélzott 200 km/h engedélyezett sebesség figyelembevételével a kocsiszekrény kifejezetten „légtömör” kivitelben épült volna.

A felépítésből látszik, hogy a kifejezetten éttermi és bisztró rész jól elkülönített, amelyet a kocsi közepén elhelyezett megfelelő kapacitású konyhai kiszolgáló részek választottak volna el. A kocsi belső berendezését már előtervi szinten is ipari formatervező művész, illetve belsőépítész tervezte. A jármű sajnos nem került megvalósításra.

Az elkészült előtervek alapján még egy ideig kiegészítő tervezési munkák is folyamatban voltak, amelyek mozgáskorlátozott személyek elhelyezéséről, környezetvédelmi feltételek jobb teljesítéséről, de felmerült a felsővezetékéről történő önálló energiaellátás megoldásának gondolata is.

Végezetül meg kell említenem, hogy a vasúti kocsiépítést, illetve annak belső kialakítását, beleértve a speciális kivitelű, például étkező és báros kocsikat is, a tervező munkatársak mindig is művészetnek tekintették. A kapcsolatos munkálatok ennek megfelelően fokozott gondossággal történtek, amelyek végeredményét számtalan esetben bizonyította a kivitelezett kocsik magas minősége. A magas minőségű kivitelezéshez a szükséges felkészültségű szakmunkás gárda is rendelkezésre állt.

A vállalatnál több olyan tervező munkatárs dolgozott, aki egész szakmai életpályáját az ilyen feladatok művelésének szentelte. Ezek között több olyan szakember is volt, aki a szükséges szépérzékkel és az ehhez tartozó magasfokú rajzi képességekkel rendelkezett. Annak ellenére, hogy a vasúti járműtervezés mindig is csapatmunka volt, az említett tevékenységek elismert szellemi irányítója a múlt század hatvanas éveiben Szondy György volt, akinek a munkássága sok tekintetben a jövőt is meghatározta.

A korábbi években létrejött dokumentációk napjainkban már csak technikatörténeti emléket alkotnak.